

特別講演

「タイ・ASEANの経済状況と課題」

田中 一史 氏

JETRO バンコク事務所 次長

2014年8月講演

JETRO バンコク事務所の次長の田中と申します。よろしくお願いします。JETRO は、日本の特に中小企業の海外進出支援に重点的に置いて活動しており、情報の収集と発信に力を入れています。今回は、私どもが普段、どういう情報を提供しているのか。また、JETRO あるいは経済産業省といった国の機関が、今どういう問題意識を持っているのかという視点からお話したいと思います。

次に、タイの経済政治情勢と、タイに進出している日本企業の話で「タイ Plus One」というプロジェクトについてです。タイの日本企業や外資系企業が、タイを中心としてどのように展開していけばメリットがあるのかといったあたりの動向に触れたいと思います。

そして3点目は、来年2015年に ASEAN 経済共同体(AEC)が発足予定ですが、その現在の進捗状況と課題として、特に ASEAN 事務局や日系企業と ASEAN がどうやってこの地域を魅力的な一つの経済共同体にしていくかという取り組み、この3つのお話をさせていただきたいと思います。

1. タイの経済状況と産業構造

まず、タイの経済成長率の長期的推移として、1970年代から示しています。2008・2009年のリーマンショックで経済が大幅に落ち込みましたが、その後V字回復を果たしました。しかし、2011年秋のタイ中部を襲った大洪水によって-0.1%に下がりました。

その後、2012年は6.5%までV字回復をしましたが、昨秋以降の政治的混乱と反政府デモの勃発により、昨年の経済成長率は2.9%と上下しています。1990～2008年の平均は4.7%です。昨年の2.9%という数字は、従来の成長率よりもやや鈍化傾向にあります。

2014年第1四半期が-0.6%、第2四半期は0.4%で、今年の下期に向けた経済回復が期待されています。タイの経済は、この1年くらいは下降気味でした。

現在は軍事政権下で財政も新しい予算編成ができて、タ

イに対する投資家の信頼感も徐々に戻りつつあります。これから下期に向けて、経済が回復していくという期待を持っています。

タイの産業別のGDPや就業者のシェアですが、就業者数では第一次産業の農業や漁業が4割で、最大の雇用吸収先が農業ということです。言うまでもなく、経済成長に伴って農業セクターから工業セクターへ、農村から都市部へ労働力の移動が起こるのが通例ですが、タイはこの10年間ずっと農業の就業者人口が4割で、工業セクターへなかなか人が移らないということです。

このあたりが、タイの工業セクターにおける労働力の逼迫状況の一因になっています。国全体として見れば、農業と経済のバランスが取れた成長と言えます。必ずしも農業セクターから工業セクターに移動して、都市部で賃金を稼ぐだけが新しい国づくりの姿というわけではありません。ある経済学者は、非常にバランスのいい就業人口になっていると言っています。

第二次産業の就業者数は2割弱です。GDPのシェアで見ると4割弱となり、製造業がGDPの牽引役になっていることが、こういった統計からも読み取ることができます。

続いて工業生産指数ですが、2013年は-3.2%で、今年に入ってもマイナス成長が続いており、工業生産が非常に低迷しております。

タイは、ASEANで最大の自動車生産国です。生産台数で見ると、今や世界9位の自動車生産大国になっています。景気の先行きを考える際に、自動車生産の動向がひとつの指標として使われます。去年は、過去最高の246万台がタイで生産され、その約半分が輸出に回っています。今年はかなり落ち込むという見方があり、輸出がどこまで下支えするかが問題です。直近では、トヨタさんの国内販売が92万台です。もし輸出が昨年並みであれば200万台くらいになり、自動車の生産がやや懸念されています。

2. タイの消費動向と雇用

消費の動向ですが、自動車販売に関しては、インラック前政権の2013年に購入補助策が行われました。はじめて自動車を買う人は減税という政策によって新車がだいぶ売れましたが、それが終了して国内販売が急速に減少。その後、反政府デモに突入したために回復が見込めません。

ただ、消費者信頼感は2013年4月以降、ずっと悪化傾向にありましたが、今年5月のクーデターから改善に転じました。現在は、この軍事政権下でようやく底を打ったような状況です。

外国人観光客もクーデター直後は急減しましたが、7月以降は戻ってきています。日本からの出張や旅行客のキャンセルが相次ぎましたが、これもようやく7月で底を打ったと見えています。

家計債務は、毎年右肩上がりで膨らんでいます。これが、実は洪水後のV字回復を牽引してきたわけです。2013年に中央銀行が与信を厳格化して、安易にクレジットを出さないよう警告をしましたが、その後に景気が悪化して家計の消費は慎重になっています。今は家計債務が一巡して、踊り場にきているという感じです。

所得格差はこの地域独特の問題であり、タイも産業間および地域間の所得格差が厳然として存在します。特に、産業別では平均賃金が一番高いのが電気・ガス・情報通信・金融といったところで、一番低い農業とは約5倍の開きがあります。

インラック政権の時代に最低賃金を300バーツで統一し、タイの77都県すべてで同一賃金として、ある種農村地域に優しい政策をとりました。その最低賃金法自体はもう改正されましたが、まだ詳しい統計がでていないため、その後どうなったかがまだ検証できていません。前政権で、こういった地域間、産業間の格差をなくそうという取り組みがされていました。

物価や政策金利といったあたりは、主要な生活必需品の物価統制をやりました。インフレ自体は新興国特有の現象で、通常は非常に高インフレになりがちですが、タイの場合は昨年で2.2%と比較的うまく物価をコントロールしています。

政策金利も中央銀行がうまくコントロールして、景気が落ち込みそうになったときには金利を引き下げ、少し加熱すると引き上げ、現段階では政策金利が2%で推移しています。日本の公定歩合にあたりますが、タイの経済界や日系の金融機関からも、非常にうまい金利政策が行われているという評価です。

タイでは、やはり雇用情勢が経営上の一番大きな課題で

す。失業率は常に1%を切る水準で推移してきました。2014年に入って少し高くなって0.9~1.0%ですが、それでも1%前後で、従業員の確保が経営上の大きな課題のひとつになっています。加えて、タイの場合は周辺国から来る約300万人の出稼ぎ労働者の存在があり、特に農業や建設業で周辺国の人たちの雇用がないとタイの経済が支えられません。

3. メコン地域とインドネシアの比較

こういった状況で、日本企業だけではありませんが、特に製造業の最大の課題のひとつが雇用の確保です。そのため、後でお話します「タイ Plus One」にいつそう拍車がかかる要因になっています。

人口の年齢別構成を見ると、2010年とちょっと古い統計ですが、タイはちょっと歪んだピラミッド状になっています。逆に、フィリピンやインドはきれいなピラミッド状です。労働力の将来的な供給という観点からは、タイは既に人口構造的に少子高齢化社会に入ったといわれています。インドネシアもきれいなピラミッド型で、タイ以外ではインドネシアが、特に自動車産業などから大きな注目を浴びているようです。

インドネシアの人口は2億4000万人で、約1万4000の島があります。ジャワ島には1億2000万人の人口があるので、これがちょうどタイとミャンマーを合わせた人口に匹敵します。タイ、ベトナム、ラオス、カンボジア、ミャンマーを合わせると、ちょうどインドネシアの人口になり、しかもこれらの国々はすべて陸路でつながっているのです。

よくインドネシアとメコン地域が比較されますが、インドネシアは多数の島から成っている国であり、島しょ間の物流が結構大きなネックになっています。

一国の人口が多いから市場が大きいというわけではなく、タイを中心としたメコン地域がすべて陸路でつながっているのが、コネクティビティーという観点からすると、インドネシアとメコン地域は一概に比べられないのではないかと思います。

国連の人口推計を見ると、タイは低位推計では来年が人口のピークで、その後は減少していきます。中位推計でも、2025年から人口減少が始まります。

タイ当局でも、ようやく少子高齢化や人口減少社会への対応が議論されるようになってきましたが、まだ抜本的な議論には至っていないようです。今後、このあたりがタイの成長の鍵を握る一つの要因ではないかと考えます。

では、日系企業はどういった労働力不足の対策をしているのでしょうか。これに関しては特に王道というものはない

く、賃金の引き上げや福利厚生を充実して従業員の確保に努めています。

4. タイの輸出入の動向

タイの輸出入は、日本企業から見れば基本的に委託加工型の貿易構造であり、日本から原材料や部品を輸入してタイでアセンブリーして輸出するという貿易パターンです。2012年までは日本が最大の輸出入先でしたが、2013年からは中国がタイの最大の貿易パートナーになりました。

ただ、タイが比較的安定的に輸出主導型の成長を遂げている要因の一つに、輸出先の構成があげられます。中国・アメリカ・EU・日本を四極として、それぞれ10～13%とバランスのいい輸出構成比です。例えば、アメリカ経済がだめでも中国や日本で補う、あるいはEUが減っても他の地域でカバーするといったぐあいでした。

次は投資の状況です。BOI（タイ国投資委員会）の認可統計によると、タイに対する最大の投資国は日本であり、昨年は全外国投資の6割を日本が占めています。また、今年は47.9%と、約半分が日本からの投資です。

タイから見れば日本は最大のお客様であり、日本からの投資が経済にも非常に大きな影響を与えています。われわれJETROを含め、商工会議所（JCC）などがタイの政府当局から非常に特別に扱われているのは、日々感じるところです。

今、当地の日系企業あるいはタイでビジネスをする人の一番大きな話題は、BOIの新投資特典が来年からどうなるのかということです。これまで、法人税の免除や資本財を輸入する際に免税措置がとられていましたが、これが来年から大きく変わるという話です。これは、まだ正式な発表はありません。

従来は、ゾーン制といってバンコクから遠ければ遠いほど法人税の免除期間が長いという制度でした。今後はクラスターに投資したもの、あるいはハイテクやイノベーションという言葉が使われていますが、そういった従来よりもハイテク型の投資は優遇し、そうではない労働集約型の産業は特典から除外するといった議論になっています。現在は、約240の業種が特典の対象ですが、それが180～190に絞られるといわれています。

ただ、審査の定義が相変わらず曖昧です。例えば半導体の工場の場合、300ミリのウェハー工場なら特典を与えるといったことならわかりやすいのですが、特にイノベーション、「Value Added」という表現を使っているのが自分たちの業種、工場のラインがどうなるかがまだ不明です。

逆に、不明なほうが交渉でいろいろ獲得できる可能性が

あるということで、あまり定義を明確化しなくてもいいという声もあります。このあたりが今後どうなるのか、大きな話題になっています。

5. タイの政治的混乱の影響

今回の政治混乱の影響について、クーデター前に商工会議所とJETROが緊急アンケートを行いました。タイの今年の国内景気をどう予想しますかという問いに、51%の会社が「2014年は悪くなる」と悲観が大勢を占めました。

さらに、クーデター後にアンケートを行ったところ、2014年下期は業況が上向く見通しが多く、日本企業もクーデター後はちょっと一息ついて、今後は業績が上がっていくのではないかと考えているようです。

政治混乱の業績への影響は、約6.5割の企業が「悪い影響があった」と回答しています。逆に、「影響なし」というのも製造業では41%、非製造業では26%となりました。JETROはいろいろなヒアリングをしていますが、製造業のサプライチェーン自体にはほとんど影響がなく、むしろ観光業・旅行業・サービス業・一部の物流などでかなり業績への影響がありました。

サプライチェーンでバンコク郊外に工場を持っているような会社では、むしろ国内景気の悪化や世界経済全体の影響のほうが大きく、反政府デモの影響はさほどなかったというところがほとんどです。

「デモによる自社の設備投資への影響」という項目では、「影響なし」が76%。非製造業は52%、全体でも7割で、特に影響はなかったようです。ただ、「中止した」が1%、非製造業では2%。あるいは「縮小した」も7%、非製造業で4%となっており、マイナスの影響が10%弱くらいという結果です。

本日、プラユット陸軍司令官がプミポン国王の任命を受けて新首相に任命されました。おそらく、今週から来週にかけて大臣が任命されるでしょう。総選挙は来年9月に実施予定ですが、それまでに前政権でできなかったいろいろなことをどんどんやっていくようです。

現在、国民の支持率が約8割にのぼり、国民からも財界からも非常に高い支持率を得ています。いろいろなところに話を聞きに行くと、タイのほとんどの方は今の軍事政権を非常に評価しており、期待しているという声がたくさん聞こえてきます。

クーデター後の国際関係は、やはりこういったクーデターや軍事政権に対してアレルギーが高いのは、欧米あるいはオーストラリアといった国々で、いろいろな声明が出されています。

最近の国際関係に関することでは、日本でも代理母出産

の問題がありました。また、アメリカのいわゆる人身売買の Tier2.5から Tier 3 への引き上げです。あるいは、EU が指摘するタイの水産業での人権侵害です。児童労働や人身売買が非常に問題になっており、先週もタイ政府が Thai Union Frozen というタイで一番大きな水産会社に対外交団を招いて、タイの水産業はちゃんとやっているという PR をしました。ヨーロッパの大使館やアメリカの方たちも参加されましたが、基本的に欧米諸国ではこういった人権問題に非常に関心が高いです。

ただ、タイで最大のこの会社は、アメリカやヨーロッパにも工場がある多国籍企業であり、ミャンマーの方や外国人労働者がたくさん働いています。最低賃金もタイ人と同じ待遇ですが、やはり問題になっているのはサプライチェーンです。例えば、実際に魚を釣る、漁業の現場です。あるいは、国境沿いなどで低賃金で搾取しながら工場を運営しているような小規模な零細企業があります。そこで、タイ政府も一生懸命になって人身売買のうわさを払拭する取り組みを行っているところです。

今後の経済見通しですが、今年の下半期からは景気が上向いてくるというのが大方の見方です。いろいろな機関が、経済成長の見通しを発表しています。現在の軍事政権の下では、2014年の経済成長目標率は2%、下期は4%と、それほど高い水準ではないもののマイナス成長ではなく、モデレートな成長を予測しています。

ただ、中央銀行では2015年の成長率を5.5%と発表しました。今年上期がややマイナスで、下期に4%くらい成長し、来年はさらにステップアップするとのこと。選挙の年でもあり、そういったことで今後景気は回復してくるという期待が高まっています。

今後のサポート要因とリスク要因をあげました。反政府デモで今年度の予算執行が遅れていましたが、来年度予算の審議もこれから始まり、政府支出が増えると予想されます。企業信頼感が改善し、民間消費が加速して経済が回復に向かっていくと期待されています。

一方、リスク要因としては輸出の回復の遅れや外国人旅行者の減少、自動車生産の減少などあげられています。

6. タイ Plus One と新興国ビジネス環境

日本の中国および ASEAN 諸国向け海外投資は、年によっては ASEAN のほうが多いときもありました。特に、近年は中国における反日デモなどの影響もあって、ASEAN 全体向けの投資が急拡大しています。

これには、三菱東京 UFJ 銀行さんがタイの中堅銀行であるアユタヤ銀行の株式の72%を、日本円で5360億円で買収したことが大きく影響しています。しかし、全体的に見

ても、ASEAN 向けの投資が非常に拡大している状況です。

タイは、労働力不足で賃金が上昇しています。従来のような労働集約型の生産と輸出の拠点から、内需志向型の成長へ転換しようとしているところであり、安い賃金労働を使った加工型のビジネスは難しくなっています。

ただ、タイには既に8000社（登記ベース）の日本企業が進出しており、自動車を中心とするサプライチェーンも構築されています。従って、タイは依然としてこの地域の中核を担っています。そこで、タイを中心としてどこか他の拠点と連携してサプライチェーンを作れないかというのがタイ Plus One です。

タイにいる日系企業にアンケートをとると、これから有望視している国の1位がインドネシアで59%、次いでベトナムの42%、ミャンマーの36%となります。タイからは、こういった国々が次の有望株と見られていることがわかってと思います。

メコン地域における今後の営業利益の見通しや事業展開の方向性では、タイ Plus One すなわちタイを中心とするベトナム、ミャンマーが上位にありますが、最近ではラオスとカンボジアもタイ Plus One の有望な対象国になっています。

これらの国の人口は、全部で2億4000万人にのぼります。タイを製造の中心拠点とした生産ネットワークができあがっていますが、今後は国内消費マーケットとしても次第に認知されていくと思います。イオンさんがカンボジアに巨大なモールを造ったのがひとつの象徴です。これらの国々は全て陸路でつながっており、北は中国の雲南省まで及んでいます。

現在、各国で大型投資案件が急ピッチで行われています。金額ベースではどうしてもインフラ系の案件が主力になり、電力や鉱山開発といったところが中心です。カンボジアは観光投資が46%になっています。

これら地域に対する主要な投資国は中国、タイ、ベトナム、韓国であり、残念ながら日本のインフラ投資は、電力を除くとあまりないようです。

ASEAN 地域における経営上の課題を聞いたアンケートを見ると、やはり1位はどの国も人件費の高騰です。人件費の高騰や行政手続きの煩雑さ、あるいは不透明な政策運営や税制、税務手続きの煩雑さがあがっています。タイ以外の国では、人件費の高騰よりも、むしろ行政手続きなどのソフトインフラが弱いという結果です。

先程、域内は陸路でつながっているとお話ししましたが、バンコクからホーチミンまでつながっている南部経済回廊という道路は、写真を見た感じのとおり非常にきれいに整備されています。プノンペンやホーチミンも、港や道

路が非常に整備されています。

バンコクからベトナムのダナンに至る東西経済回廊というルートも整備されており、日通さんがここの物流サービスを始めています。ラオス側に入るとちょっと道が悪いところもありますが、ベトナム側では道路がきれいに整備されており、この地域が本当に面につながっているということがわかります。

ベトナム、カンボジア、ラオスをつなぐ道路は比較的きれいですが、問題はミャンマーです。バンコク・ヤンゴンルートはまだ砂利道で、舗装されていません。一部は山岳道路になっており、トラックがやっと1台通れるような道です。

タイ側は非常にきれいな道路ですが、国境から一步ミャンマーに入るとインフラが整備されていません。これから整備されていくだろうという期待の下に、幾つかの主要な道路の工事がどんどん進んでいます。このメコン地域の道路が整備されれば、いよいよミャンマーまでカバーした陸路の物流網ができあがります。

タイから見て特に期待が高いのは、やはりダウエー港です。バンコクから350キロくらいありますが、ダウエー港が開港すれば、インドや中東・アフリカへのゲートウェイになります。

タイの自動車メーカーとインドの日系工場やチェンナイの自動車産業の間で、部品の輸出入をしています。現在はタイ中部のレムチャバン港経由でインドのチェンナイまで6日間かかりますが、ダウエーからだ約3日と、半分くらいの時間でインドに輸出できます。

さらに、インドの先は中東、アフリカです。タイとミャンマーの間では、MOUを締結してインフラを整備しているという取り組みが始まっています。

7. ASEAN 経済共同体 (AEC) の進展と課題

2015年はいよいよ AEC が発足しますが、日本の企業からも「具体的にどう変わるのか？」という問い合わせがあります。基本的にはあまり変わらないとお答えしています。

AEC は、イメージとしては日本が各国と交わしている EPA のようなイメージかと思います。ASEAN の原加盟国にベトナムを加えた国々では既に99%以上関税が引き下げになっているので、AEC では国境における通関手続きがもっとスムーズになるといった関税以外の部分への期待が高まっています。

AEC の「単一の市場と生産基地、競争力のある地域、公平な経済発展、グローバルな経済への統合」に向けての77の措置に対して、2008～2011年の達成度は、ASEAN 事

務局によれば67.5%となっています。

また、AFTA による各国の関税削減が進んで、ブルネイ、インドネシア、マレーシア、フィリピン、シンガポール、タイの ASEAN の6か国に関しては、品目数で見ると関税はほぼゼロになっています。コーヒー豆や花などが5%の関税になっていますが、基本的に工業製品はほぼゼロに引き下げられています。今後、カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナムといったところが、どれだけ関税を引き下げていくかが一つの焦点になっています。

ASEAN の各国の貿易制度面の問題点は、国によって少しずつ異なります。関税が高いというのも若干ありますが、通関などの手続きが煩雑、通関に時間を要する、通達やチェックの周知徹底が不十分など、こういったソフト面の問題が指摘されています。

逆に、64%の会社が何も問題ないと答えているので、それをどう評価するかは考える必要があります。

主要国の通関所用時間、すなわち貨物が実際に港に到着してから通過するまでの時間は、タイが1日、シンガポールも1日か1日半ということで、即日でどんどん荷物を出せるようになっています。ただ、インドネシアは4～7日、ベトナムやミャンマーでは2～3日かもう少しかかります。事務手続の電子化が遅れていたり、そもそも港が混んでいるなどいろいろな理由がありますが、これをなるべくスムーズにする変革が必要と考えています。

ASEAN は、輸入に対する数量制限や課徴金制度といった非関税障壁を、「red box」、「amber box」、「green box」とランク付けをして認定し、削減に取り組んでいるところです。

問題は、やはりサービスや投資の分野における自由化です。各国とも、小売業を中心に、なかなか外資に開放しません。タイも小売業やサービス業は49%でマジョリティーが取れません。こういったサービス分野が、AEC の下でどれだけ自由化するのでしょうか。

ASEAN は法律的な拘束力を持つわけではなく、各国がボランタリーで国内法に準拠して対応するものなので、国によっては国内の政治的な判断や財閥からの反発ということがあり、ASEAN の基本精神に沿った自由化がどこまで進むか危ぶまれています。それに対して、ASEAN はこういったサービスや投資分野の自由化という方向性を打ち出しています。

ASEAN における原産地規則の統一化も、次の課題となっています。それに加えて、簡素化の取り組みとして原産性の自己証明制度を導入し、従来は商工会議所や第三者に申請していたものを自社で証明できる制度が、パイロットプロジェクトとして取り組みが始められたところです。

いちいち第三者機関に申請しなくてもよくなるので、これがどう進捗していくかをわれわれも注目しています。

日本の企業が ASEAN にどういう働き掛けをしているかという、ASEAN 日本人商工会議所連合会 (FJC-CIA) と ASEAN 事務局長の対話が年に 1 回あり、今年も 6 月にマニラで第 7 回目の対話を行いました。JETRO がとりまとめた要望書を毎年出して、進捗を確認し、不十分なところは引き続きやってほしいと働き掛けています。来年はマレーシアでやる予定ですが、AEC を記念して少し力を入れてやりましょうという話をしています。

8. 質 疑

A：昨年、JETRO の事務局に、東西回廊と経済回廊の件でティラワの港とダウエー港のお話をいろいろかがいました。ダウエー港のほうは資金的な問題があって、6 月の段階で日本に支援を求めているということですね。

その後、日本はどう対応しようとしているのでしょうか。東西経済回廊のほうメインで、もともとはティラワをメインに開発をしたいという日本政府の意向がありましたが、ダウエーのほうは結局どうなったのか、その辺の見解を教えてくださいませんか。

田中：申し訳ありませんが、私は日本政府の人間ではないので、答える立場にはありませんが、おっしゃるように、今はティラワを優先的にやっています。ですから、ダウエーの開発に対しては特に何も公式コメントはないようです。ただ、ダウエーの重要性は日本政府の方も分かっているはずですよ。

まずはティラワを優先的に開発して、ヤンゴンの郊外として開発が進んでいます。現在、ミャンマー政府とタイ政府の MOU にもとづいて開発計画が進んでいます。まだ日本政府として正式にコミットしていない状況です。

B：中国の ASEAN に対する影響力ですが、北のほうは陸続きだし、外貨などもものすごく持っているようなので、中国の ASEAN に対する影響力をどのように見ていますか。

日本の影響力が小さくなっていくと見ておいたほうがいいのでしょうか。

田中：製造業に関しては、タイにおいては日本企業が確かな地位を築いており、自動車の生産台数も国内の 9 割以上を占めています。

これまで、タイでは中国の経済的な影響はさほど強くはなかったのですが、隣のラオスまで行くと中国色が強く、ほとんど日本のお出暮はないというくらいに中国の経済的な影響が大きくなっています。

貿易も投資も、最大の相手国は中国、そしてベトナム、韓国と続きます。ラオスの JETRO ビエンチャンオフィスが今月からオープンして、駐在員も置くようになりました。そのときにラオスのトンシン首相が、やはり中国やベトナムに貿易を依存するのは国の発展としていかがなものかということで、日本からの投資を非常に歓迎するというコメントがありました。

ラオスの影響が強いが故に警戒感もあって、タイの北のほうの人たちは多角化といったことを必死で考えています。そのひとつが、投資受入国の多様化です。

タイの場合も、これまで製造業の分野では日本が主要な相手国でしたが、象徴的なのは例の高速鉄道です。タイのインラック政権時代に高速鉄道を建設しようとして、現在の軍事政権の下で中国がこれをやると言っています。それをタイ軍事政権がどうやってコントロールしようかと思っている状態でしょう。

中国は、高速鉄道を中国から全部つなげる計画を提出したと言われています。鉄道網が中国から全部つながると、経済的にも人的な交流もますます盛んになり、非常に大きな影響を及ぼすのではないかと危惧があります。

しかし、日本は ODA や政府保証がないと、民間ではなかなか動けません。中国は国が全部やるわけなので、その影響力が非常に心配されています。

C：今のお話に関連して、これからの世界の競争は、個々の企業が何かやるのは限界があって、国策的な考えのもとに動かないと勝てないと言うか、推進できないのではないかと思います。

JETRO というお立場なら、これは国ではないので多少自由に動くことも可能だろうと思いますが、そういう点で JETRO さんは何が制約になっているのか、あるいはどういことをやろうとしているのかをおうかがいしたいと思います。

田中：JETRO は自主事業もありますが、国の機関であり、国から補助金をもらって事業を進めています。そういう意味では、国策に沿った事業展開を行っています。

現在はこういった輸出促進や、中小企業の海外展開を支援するためにアドバイスをするといった事業内容です。

私ども JETRO の立場としては、やはり日本企業は今後も海外生産比率が高くなるでしょうし、中小企業の進出がますます増えるでしょう。それをどうお手伝いして円滑にいくようにお手伝いするか、これをまさに福田さんや、そういう方たちの助言などもいただきながらやっているわけです。

C：日本企業が失敗しないように応援する、カバーすると

いうよりは、引っ張っていったほうがいいのではないかと
思うのですが。

田中：そうですね。国内の空洞化の議論になってしまうの
で、なかなか「引っ張る」という言葉は使えませんが。

一方では、実は JETRO 自体は対日投資の誘致が我々の
言葉で言うと「一丁目一番地」で、外国企業に日本に来て

いただいて R&D 拠点やアジアの拠点にするべく投資誘致
活動をする、これが組織の一番大きなミッションとなって
います。

その次くらいに、中小企業の海外展開支援という順番で
す。もちろんタイにおいても、タイの企業を日本に連れて
くる仕事もやっています。